Gemeente Delft

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van gemeente Delft.

Nr. 185556

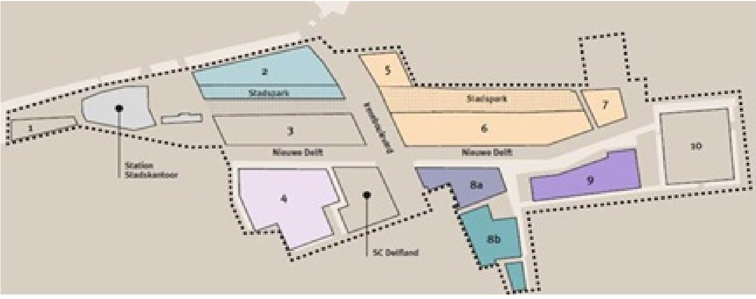
28 december

2016

Parkeervisie Veld 5 Nieuw Delft

Op 20 december 2016 heeft B&W van de gemeente Delft de parkeervisie voor veld 5 Nieuw Delft vastgesteld. De ontwikkeling van Veld 5 bevat huurwoningen voor jonge kenniswerkers en een plint van circa 1.600 m2 die voor verschillende functies verhuurd zal worden in kleinere units. Hierbij valt te denken aan werkruimtes, kleine horeca, voorzieningen en detailhandel. De ontwikkelaar heeft de parkeerbehoefte onderzocht en voor deze gebruikersgroep specifieke parkeernormen onderbouwd. Dit is in de parkeervisie van veld 5 vastgelegd. Op 17 mei 2016 is de koop- en realisatieovereenkomst voor de ontwikkeling van veld 5 in Nieuw Delft ondertekend.

1.Inleiding



De ontwikkelvelden in Nieuw Delft

Het plan betreft drie woongebouwen gegroepeerd rond een plein met 130 vrijesector- huurappartementen met commerciële voorzieningen zoals horeca, dienstverlening, werkplekken voor start-ups, (fietsen)bergingen op de begane grond en een ondergrondse parkeergarage.

Voordat de omgevingsvergunning kan worden aangevraagd is het noodzakelijk dat de parkeervisie (parkeeroplossing) van veld 5 wordt vastgesteld. Deze memo behelst de parkeervisie. De planning van de realisatie van veld 5 is om eind 2016 de omgevingsvergunning aan te vragen zodat in het derde kwartaal van 2017 gestart kan worden met de bouw. Het is daarom van belang dat deze parkeervisie in 2016 door het college van B&W wordt vast gesteld.

Deze visie heeft als doel inzicht te geven in het parkeren van alle gebruikers en bezoekers, als uitwerking binnen de kaders (nota Parkeernormen 2013, het Integraal OntwikkelingsPlan (IOP) en de Parkeerstrategie Nieuw Delft), maar is vooral een concreet handvat voor de afgifte van de omgevingsvergunning.

In onderhavige visie worden de principes en de parkeernorm voor veld 5 uitgewerkt, waar binnen maximale flexibiliteit gekoppeld is aan een aantoonbare parkeervraag van bewoners. In het gemeentelijk beleid is het begrip parkeervisie al aangekondigd. Deze notitie dient als parkeervisie voor Veld 5 en is mede onderbouwd door de door Fakton Consultancy in opdracht van Era Contour opgestelde notitie over de parkeervraag van veld 5 (Mobiliteitsvraag Veld 5 te Delft, Fakton Consultancy, 3 mei 2016, zie bijlage). Op 9 september 2014 is voor de Coendersbuurt al een parkeervisie opgesteld. Op deze manier is het mogelijk voor elk veld, afhankelijk van het betreffende bouwplan, het parkeren op maat op te lossen.

2.Kaders

Gemeentelijk beleid

De Parkeervisie Veld 5 is een uitvloeisel van de gemeentelijke ‘Kadernota Parkeerbeleid Delft 2013-2020’, ‘Nota Parkeernormen 2013’ van 3 juni 2013 en de Parkeerstrategie Nieuw Delft (27 oktober 2015).

In de ‘Kadernota Parkeerbeleid Delft 2013-2020’ is als algemeen uitgangspunt vastgelegd dat bij nieuwe ontwikkelingen het parkeervraagstuk primair door de ontwikkelende partij op de eigen bouwkavel dient te worden opgelost en dat voor grote meerjarige ontwikkelingen, zoals de Spoorzone, een eigen deel-parkeervisie wordt opgesteld. Belangrijke uitgangspunten daarbij zijn: geen parkeeroverlast voor de omgeving, gebiedsgewijze aanpak en een dynamische parkeerbalans.

Specifiek voor de Spoorzone zijn in de kadernota de volgende uitgangspunten opgenomen:

- Bewoners/werknemers en bezoekers van het gebied (zowel van bewoners (visite) als Stadskantoor) faciliteren: er zullen voldoende parkeerplaatsen, met name binnen de eigen ontwikkeling, aangelegd worden om de bewoners, de werknemers en de bezoekers van het gebied goed te kunnen faciliteren.

- Geen leegstand: leegstand van parkeerplaatsen is geen kwaliteit voor het gebied en drukt onnodig op de business case.

- Bestendigheid van beleid: flexibiliteit van normen en oplossingen is vereist, zodat wijzigingen in parkeerbehoeften en ontwikkelingen kunnen worden opgevangen.

De ‘Nota Parkeernormen 2013’ gaat voor de grote gebiedsontwikkelingen uit van gebiedsgerichte parkeeroplossingen. Bij dergelijke grote ontwikkelingen geven de parkeernormen nog steeds een best-guess van de te verwachten parkeerbehoefte, maar hier kan in de praktijk anders mee worden omgegaan. Bij deze ontwikkelingen dient een parkeervisie voor het betreffende gebied te worden opgesteld. Zo wordt in de parkeervisie van het Spoorzonegebied als uitgangspunt een dynamische parkeerbalans gehanteerd. Dit betekent dat er gedurende de gebiedsontwikkeling de werkelijke parkeerbehoefte wordt gemonitord en op basis daarvan al dan niet extra parkeercapaciteit wordt gerealiseerd. Dit vereist tevens een visie op de locaties waar extra parkeerbehoefte gedurende de ontwikkeling gefaciliteerd kan worden. Indien een dergelijke visie de goedkeuring van de gemeente heeft gekregen worden aanvragen van een omgevingsvergunning niet aan de Nota Parkeernormen 2013, maar op basis van de Parkeervisie Nieuw Delft /het specifieke veld getoetst.

De centrale gedachte is dat bij een bouwontwikkeling de parkeerdruk nu en in de toekomst niet mag worden afgewenteld op de directe omgeving, tenzij in de omgeving aantoonbaar structurele restcapaciteit aanwezig isBewoners en werknemers van bedrijven zullen geen parkeervergunning voor straatparkeren kunnen krijgen omdat zij beschikken over één of meerdere parkeerplaats(en) die juridisch onlosmakelijk verbonden zijn met hun woning/bedrijf. In de openbare ruimte zullen alleen (beperkt) parkeerplaatsen komen voor bezoekers.

Integraal OntwikkelingsPlan Nieuw Delft nov. 2013

In het Integraal OntwikkelingsPlan (IOP) zijn de uitgangspunten voor het parkeren als volgt vastgelegd:

- De auto staat zoveel mogelijk uit het zicht;

- De toegankelijkheid en bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers en ondernemers staan centraal;

- Voor bewoners wordt voldoende parkeergelegenheid gecreëerd, direct onder of in de bouwblokken;

- Medewerkers van bedrijven parkeren (op loopafstand) onder een bouwblok;

- De parkeerplaatsen voor bezoekers kunnen op verschillende plaatsen komen: onder het bouwblok, in naastgelegen parkeergarages of op de parkeerplaatsen op straat;

- De programmamix (woningen/voorzieningen) in combinatie met de situering in het gebied bepaalt uiteindelijk of een stallinggarage (voor vaste gebruikers) of een openbare garage onder of in een bouwblok komt;

- Per deelgebied wordt de parkeeroplossing uitgewerkt als onderdeel van het ontwerp, afgestemd op de wensen van de eindgebruiker, het programma en de fasering;

De “Parkeerstrategie Nieuw Delft” is in 2015 door parkeeradviesbureau Spark opgesteld. Aanleiding voor het onderzoek waren een aantal vragen over onder andere het Delftse parkeerbeleid (flexibel genoeg om mee te ademen met de gebiedsontwikkeling?) en mogelijkheden om te anticiperen op trends en ontwikkelingen in mobiliteit. Ook is onderzocht of en hoe de bestaande parkeergarages beter gebruikt kunnen worden en of het nodig is meer garages in Delft te bouwen.

De voor deze parkeervisie belangrijkste conclusie en aanbeveling uit het onderzoek zijn:

- Het parkeerbeleid van de gemeente Delft is voldoende robuust en flexibel om mee te kunnen “ademen” met de gebiedsontwikkeling en de veranderingen in automobiliteit.

- Er zijn mogelijkheden om vraag en aanbod van parkeren verder te optimaliseren. Dat zijn:

1. Parkeernorm voor visite van woningen verlagen;
2. Parkeergarage in Veld 3 verkleinen en omzetten van openbaar naar stallingsgarage (geen bezoekers, alleen vaste gebruikers);
3. Zo optimaal mogelijk dubbelgebruik tussen bewoners en werknemers van bedrijven, waarbij maatwerk mogelijk blijft ingeval ontwikkelende partijen aangeven dat haar afnemers “dedicated” parkeerplaatsen wensen
4. Indien er onverwacht toch veel meer bezoekers blijken te komen, zal wellicht toch een extra openbare garage nodig zijn. Alhoewel dat nu niet in de lijn der verwachting ligt is het goed te weten dat, in het uiterste geval, de bouwenvelop van veld 6 hiervoor de ruimte biedt.

3.Uitwerking Parkeerkader Veld 5

Uitgangspunten

Bij de ontwikkeling van veld 5 gelden een aantal uitgangspunten als basis voor de planontwikkeling:

- Het gemeentelijk parkeerbeleid en de hierboven parkeerstrategie Nieuw Delft.

- De parkeerbehoefte moet in principe op eigen terrein worden opgelost.

- De gemeente zal geen bezoekersvergunningen verlenen en ook geen vergunningen verlenen aan bewoners en bedrijven om op straat te parkeren (alle adressen worden hiertoe opgenomen in de lijst met parkeren op eigen terrein (POET-lijst)).

Maatwerk

De ontwikkeling van Veld 5 bevat huurwoningen voor jonge kenniswerkers en een plint van circa 1.600 m2 die voor verschillende functies verhuurd zal worden in kleinere units. Hierbij valt te denken aan werkruimtes, kleine horeca, voorzieningen en detailhandel.

ERA Contour heeft in afstemming met Amvest de parkeerbehoefte nader onderzocht en een mobiliteitsanalyse laten opstellen door Fakton. Amvest maakt als belegger en verhuurder afspraken met haar huurders over het gebruik van de inpandige parkeergarage. Uitgangspunt is dat de parkeergarage een stallingsgarage is en geen openbare parkeergarage.

De analyse onderbouwt de afwijking van de parkeernormen uit de nota Parkeernormen Delft 2013 en geeft de specifieke realistische parkeerbehoefte van de gebruikersdoelgroepen van veld 5. Het rapport van Fakton vormt hiermee de onderbouwing voor deze parkeervisie.

De parkeerbehoefte voor de woonfuncties bestaat uit bewoners en hun bezoekers en de parkeerbehoefte voor de niet-woonfuncties bestaat uit de gebruikers (werknemers van kantoor, horeca of voorzieningen) en hun bezoek. Uit het onderzoek naar de mobiliteitsvraag blijkt dat voor het concept-plan op de piek-

momenten, werkdagavonden en zaterdagavonden, circa 66 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn (zie ook pagina 14 en 15 van het mobiliteitsonderzoek).

Amvest ziet de voorgestelde parkeeroplossing als passend voor het concept en de doelgroep op deze locatie. De parkeergarage, waar ruimte is voor minimaal 56 parkeerplaatsen, wordt in twee gebieden ingericht:

- 1 zone met toegewezen plaatsen voor bewoners en

- 1 zone waar deelgebruik mogelijk is voor de bezoekers van de woningen, de gebruikers van de overige functies en het bezoek van de overige functies.

Op deze wijze wordt de parkeervraag grotendeels opgelost.

Enige uitzondering vormt het bezoek aan de kleine horeca (max. 300 m2). De parkeergarage wordt geen openbare garage maar een stallingsgarage waar mensen toegang krijgen doordat ze beschikken over een abonnement of doordat ze bij een gebruiker op bezoek gaan. Dit systeem van aanmelden en de beheersbaarheid van de garage werkt niet goed voor gebruikers van kleine horeca zoals een koffiezaakje.

OBS en gemeente zien de mogelijkheid om de resterende opgave voor bezoekers van de kleinschalige horeca in omliggend gebied op maaiveld in te passen. De omliggende openbare ruimte parkeerplaatsen van de Engelsestraat zijn mix-parkeerplaatsen waar tegen betaling geparkeerd mag worden. Deze parkeerplaatsen aan de Engelsestraat bieden op de piekmomenten van de horeca voldoende restcapaciteit om de parkeerdruk op te vangen. Dit dubbelgebruik van bestaande parkeerplaatsen voorkomt een overmaat aan parkeerplaatsen die niet of nauwelijks gebruikt worden voorkomen en zorgt voor een efficiënte benutting van de bestaande parkeercapaciteit. Tevens wordt onderzocht of langs de Ireneboulevard extra mix-parkeerplaatsen te realiseren zijn. Op deze manier wordt het bezoekersparkeren van de kleinschalige horeca opgelost.

Er wordt, onderbouwd op basis van de specifieke doelgroep voor Veld 5, slechts op vier punten afgeweken van het parkeerbeleid:

A De norm voor bewoners is gezien de specifieke doelgroep verlaagd naar:

	Aandeel gebruiker	Aandeel bezoek	Totaal
Wonen: 45 - 59 m^2 gbo	0,05	0,10	0,15
Wonen: 60 - 69 m^2 gbo	0,25	0,10	0,35
Wonen: 70 - 79 m^2 gbo	0,35	0,10	0,45
Wonen: 80 - 89 m^2 gbo	0,35	0,10	0,45
Wonen: 90 -m 99 m^2 gbo	1,00	0,10	1,10
Wonen: 100 - 115 m^2	1,00	0,10	1,10

Zie ook tabel op pagina 13 rapport Fakton

B De bezoekersnorm is verlaagd van 0,2 in SPARK naar 0,1.

C De bezoekersparkeeroplossing voor de kleinschalige horeca vindt niet op eigen terrein plaats. Hiervoor kunnen 10 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gebruikt worden.

D Conform bestaand beleid worden bewoners en bedrijven van veld 5 uitgesloten van alle parkeervergunningen.

Bovenstaande punten worden onderbouwd in bijgevoegd onderzoek naar de mobiliteitsvraag Veld 5. Als in de toekomst het autogebruik van huurders verandert, kan Amvest sturen op de inzet van deelauto's om de parkeerbehoefte laag te houden. Gezien de woningvoorraad en de doelgroep is de verwachting dat deze sturing niet noodzakelijk zal zijn.

Samenvatting parkeervisie veld 5

- Er worden circa 130 woningen (van diverse grootte) voor jonge kenniswerkers gerealiseerd;

- Daarnaast komt er in de plint circa 1.600 m2 aan kleinere units;

- Fakton heeft voor Veld 5 op basis van de specifieke doelgroep beter passende normen beargumenteerd dan de vastliggende algemene normen in de nota Parkeernormen;

- De parkeervraag van het concept-plan is op piekmomenten circa 66 parkeerplaatsen;

- Er wordt een parkeergarage met minimaal 56 parkeerplaatsen gerealiseerd;

- De gemeente verleent aan bewoners en werknemers van bedrijven in veld 5 en aan hun bezoek geen parkeervergunningen om op straat te parkeren;

- Voor de kleinschalige horeca kunnen 10 parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gebruikt (betaalde parkeerplaatsen, hiervoor worden geen vergunningen verstrekt).

4. Gevraagde besluiten
Op basis van voorliggende memo wordt voorgesteld de volgende besluiten te nemen:

- In te stemmen met de parkeervisie Veld 5, bestaande uit de hierboven beschreven afwijkingen van het parkeerbeleid zoals vermeld onder punten A, B, C en D;

- Het besluit ter informatie aan de gemeenteraad te sturen.

Aanvullende informatie:

De gemeente zal de parkeervisie voor Veld 5 voor aanvraag van de omgevingsvergunning moeten vaststellen en publiceren. Op een vastgestelde parkeervisie is geen bezwaar en beroep mogelijk aangezien dit een beleidsregel is. Wel kan bij bezwaar tegen een afgegeven omgevingsvergunning de inhoud en redelijkheid van de beleidsregel ter discussie worden gesteld.